Laurentian Pilotage Authority

Canada

2004 Annual Report

Cover photo :

Reproduction of a photo illustrating the pilot boat A. Martin which is permanently based at the pilot station located at Les Escoumins, Québec.

Head Office :
555, René-Lévesque Blvd West
Suite 1501
Montreal, Quebec
H2B 1Z1

Telephone: (514) 283-6320
Telecopier: (514) 496-2409
Electronic mail: apl@apl.gc.ca

Catalogue number: TL1-2004
ISBN 0-662-68708-6

The present publication is printed in Canada on recycled paper.

105-04318/

TABLE OF CONTENTS

2. Message from the CEO

4. Mission and annual review

8. 2004 strategic orientation

11. Economic conditions

13. Outlook for 2005

15. Economic retrospective

19. Comparison and statistics

20. Safety and marine occurrences

21. The Authority

22. Directors and Officers

23. Financial Section

Message from the CEO

Honourable Jean Lapierre
PC, MP
Minister of Transport
Ottawa, Ontario
K1A ON5

Dear Minister,

I am pleased to present the Laurentian Pilotage Authority's annual report for the year ending December 31, 2004.

RESULTS: The number of assignments for 2004 was 20,439, compared to 19,599 for 2003, or an increase of 4.3%. The average number of assignments over the last five years (2000 to 2004 inclusive) was 19,715.

In 2004, the Authority kept its administrative and operating expenses as low as possible. Its earnings were $51,335,093 an increase of $3,587,949, compared to 2003. The year 2004 shows a net loss of $3,387,079. This can be attributed chiefly to the retroactive increase in the fees payable to one pilots' corporation and the increase in the payments required under the productivity clause maintained in the service contract, in the wake of the application of the final offer selection when the service contract was renewed.

LABOUR RELATIONS: Following bargaining sessions which resumed in April 2004 with a view to renewing the service contract with the Corporation of Mid St Lawrence River Pilots, the parties proceeded to the selection of the final offer. The Arbitrator selected the offer of the Corporation. This ruling granted a three-year contract effective July 1, 2003, with increases equivalent to the change in the consumer price index for each of the three years, as well as a new wharfage fee for ships passing through St Lambert. Overall, this arbitration ruling is in line with the Authority's budget estimates. However, the productivity factor and the regulatory provisions remain in the contract.

The Authority signed a five-year contract effective January 1, 2005 renewing the collective agreement of Port of Montreal pilots. A few highlights: salaries will increase by an average of 2.5% in 2005, 2.5% in 2006 and 2007, 2.75% in 2008, and 3% in 2009.

The collective agreement of clerks, dispatchers and seamen represented by the Public Service Alliance of Canada expired on June 30, 2004. After six months of bargaining, the two parties did not manage to agree, and a wide gap remained between the demands of the Alliance and the offers of the Authority. Given the slowness of the process and the limited progress made, the Authority intends to ask the Minister of Labour for the assistance of a conciliation commissioner in early 2005.

Message from the CEO

TARIFFS: In May 2004, board members authorized publication of a tariff with a 4% increase for 2005. The tariffs were published in July 2004 in the Canada Gazette, and objections were filed by shipowners' associations.

At the same time, the Authority asked the government to pass an order-in-council to ensure that the tariff came into force on January 1, 2005, as we did not expect the Agency to render its decision in time for the tariff to be implemented on January 1, 2005. The order-in-council was enacted on December 13, 2004. Following notices of objection filed by shipowners' associations, the Authority had to provide the required documents for all the parties involved and the Canadian Transportation Agency, which decided to hold an investigation without public hearings. The Agency's decision to grant the requested increase, with the exception of the wharfage fee in St Lambert, was rendered in late December 2004.

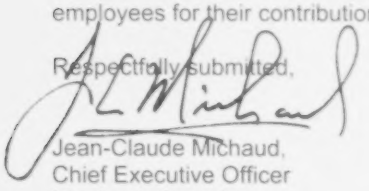
Because of the approval, authorized by the Federal Court, of arbitrator Richard Marcheterre's decision granting an 8% increase to one of the pilot corporations effective July 1, 2002, the Authority has adopted a proposal to modify tariffs in order to meet the financial obligations resulting from the arbitral award. The proposal aims to increase pilotage charges in District 1 by 5% effective July 1, 2005, in addition to introducing a supplementary charge of 4.9%, which will cease being applied when the total amount collected reaches $4,316,000. The tariff modification proposal we have drafted is currently being reviewed by Department of Justice lawyers.

CONTRACT: A call for tenders for a ten-year pilot boat service contract at the Pointe des Ormes/Trois-Rivières pilot station was published in the newspapers, and the tenders were opened publicly in October 2004. From among the two tenders received, that of Groupe Océan was chosen as the most advantageous for both the Authority and users of the service.

In line with Canadian Transportation Agency recommendations, a summary of the outstanding issues relating to pilotage risk studies is included in this annual report.

I would like to thank the Chair and the Board of Directors, as well as Authority management and employees for their contribution and dedication throughout the year.

Respectfully submitted,



Jean-Claude Michaud,
Chief Executive Officer
Montreal, Canada
February 14, 2005

Mission and annual review

MANDATE

The mandate of the Laurentian Pilotage Authority is to operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service in the waters of the St Lawrence between Les Escoumins and the north gate of the St Lambert Lock, on the Saguenay River and in Chaleur Bay. The Authority's mandate was set out in the Pilotage Act of 1972.

REGULATORY POWERS

Subject to the concurrence of the Governor in Council, the Authority regulates the establishment of compulsory pilotage districts, exemptions from compulsory pilotage, pilotage fees and classes of pilot licences and certificates issued. The Authority is required to charge fair and reasonable fees that will make it financially self-sufficient. Tariff increases must be published and authorized.

DESCRIPTION OF ACTIVITIES

To fulfil its mandate, the Authority has established three compulsory pilotage districts: one for the Port of Montreal, another for the navigable waters between Montreal and Quebec City and a third for the navigable waters between Quebec City and Les Escoumins, including the Saguenay River. These districts represent a distance of 265 nautical miles from Les Escoumins to Montreal and another 70 nautical miles on the Saguenay.

The Authority has also adopted regulations governing the establishment, operation and management of pilotage services in the region's non-compulsory waters.

Pilotage services within the limits of the Port of Montreal are provided by pilots employed by the Authority. Services for navigable waters between Montreal and Les Escoumins, including the Saguenay River, are provided by pilots contracted from two corporations with which the Authority has entered into agreements.

The pilot assignment system operates 24 hours a day year round. The dispatching centre is in charge of assigning pilots for the district between Quebec City and Les Escoumins, including the Saguenay River, and the pilots for the districts between Montreal and Quebec City. The two dispatching centre that was operated by the Authority have been centralized in Montreal in 2004.

Mission and annual review

Pilot boats transport pilots from shore to ship. The Authority owns and operates a pilot station in Les Escoumins, as well as pilot boats capable of serving ships throughout the year.

Pilot station in Les Escoumins

At the other pilot stations, that is, Quebec City, Trois-Rivières, Sorel and the three in Montreal, the Authority contracts out services to private companies.

The Authority must co-ordinate its efforts, activities and management with a number of organizations, including the following: the Atlantic Pilotage Authority, to manage services in non-compulsory waters; the St Lawrence Seaway Authority, which operates the St Lambert Lock; the Canadian Coast Guard, which manages marine activities, navigational aids and dredging and icebreaking services; the Marine Traffic Services Centre; the various ports in the region; and the associations representing agents, owners and operators of Canadian and foreign ships.

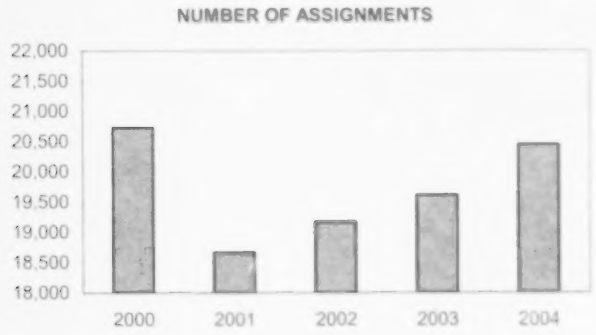
Mission and annual review

The Authority has its head office in Montreal. The Board of Directors consists of seven members appointed by the Governor in Council. The Chairman holds a full-time position and is not a member of the Board of Directors.

The management and administrative staff, dispatchers, boat crews and Port of Montreal pilots are permanent employees of the Authority, numbering 51. There are approximately 171 contract pilots; their numbers vary depending on the needs of marine traffic. Each year, the Authority receives between 25 and 30 applications for pilot positions. Using a system based on experience and professional qualifications, the Authority draws up an annual recruitment list for future pilots. Most candidates are graduates of the Institut maritime du Québec in Rimouski. The Authority may also recruit graduates of similar institutions, such as the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia.

VOLUME OF ACTIVITY

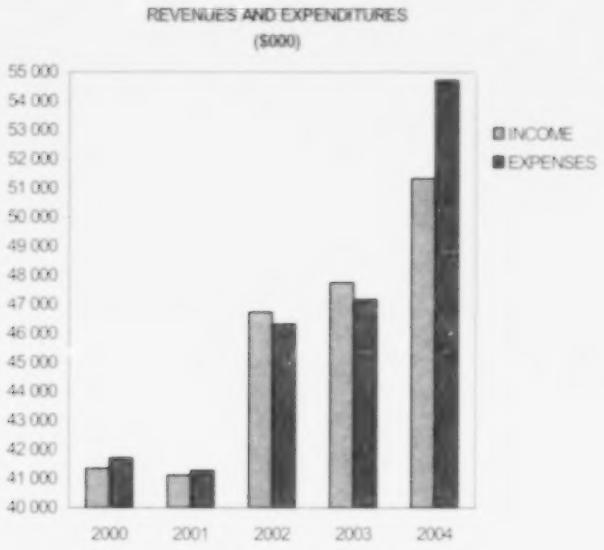
Revenues from pilotage fees and the cost of pilotage services are directly related to the number of pilot assignments and hours, and to ship size and draught. The size and draught of ships plying the St Lawrence River vary from year to year.



The number of vessels using the St Lawrence River directly affects the number of pilot assignments.

The revenues and expenses of pilot boats operated by the Authority and those under contract are also related to the number of services provided to ships. Administrative and dispatching centre expenses are relatively fixed, and the volume of marine traffic has little impact on them.

FINANCING



Over the years, the Authority has incurred losses and accumulated deficits. We have made efforts to better manage revenues and expenses. Following the 1998 amendments to the Pilotage Act, under which parliamentary appropriations could no longer be used, the deficits for 2000 and 2001 were financed out of working capital and through the use of a line of credit. In the normal course of its operations, the Authority in 2004 used a commercial line of credit not exceeding $2,100,000, as authorized by the Minister of Finance. A borrowing limit was also set by the government. This limit was set at $3,625,000.

2004 revenues reflected the 2.5% tariff increase which applied over the course of this year, as well as the 4.3% increase in the number of assignments. Expenses went up owing to increases in the remuneration of pilots as well as the increase in the number of assignments. Moreover, in 2004 the Federal Court decided to uphold the arbitration ruling granting an 8.0% increase effective July 1, 2002 to one of the pilot service providers. The financial impact of this decision, which covers a period of 2.5 years as of December 31, 2004, was entirely absorbed in 2004. As a result of this decision, the anticipated 2004 loss of $708,000 increased to $3,387,079.

The mortgage loan taken out in 1996 to finance the purchase of a pilot boat was renegotiated in 2001. The balance of this loan as of December 31, 2004 was $1,366,268. The loan matures in August 2008.

A seven-year lease was negotiated for the use of a pilot boat (Côte Nord), which went into service in spring 2001. It is shown here in operation at Les Escoumins.

2004 strategic orientation

OBJECTIVES AND ACHIEVEMENTS

Financial self-sufficiency

- *Variation of revenues*

  - A 3.95% tariff increase was necessary in 2003. The Canadian Transportation Agency granted an increase of 2.50%, creating a shortfall of $550,000 per year, which obviously affected 2004 revenues. After consulting with the marine industry, the Authority decided to increase its 2004 pilotage charge tariffs by 2.50% rather than 2.95%. As a result of these two factors, the 2004 increase was not enough to maintain self-sufficiency.

  - The 4.3% increase in traffic had a positive impact on the level of income.

  - The latest amendments to the Pilotage Act have not delivered the desired benefits in terms of financial self-sufficiency because the Government of Canada is unable to implement new tariffs within 30 days of publication, as stipulated in the Act. Tariffs therefore cannot be applied as planned, thus depriving the Authority of revenue.

- *Cost management*

  - It was not possible in 2004 to reduce costs enough to make up for the shortfall caused by the Canadian Transportation Agency's decision on the 2003 tariff increase, which has had an impact on all subsequent years. Cutting costs in such a way would have resulted in our not being able to offer quality service in the short term, and not being able to provide service at all in some high-traffic situations.

  - The increase in traffic resulted in an increase in pilots' fees.

  - The staff pilots' employment contract expired on December 31, 2004. A new five-year contract was negotiated in the fall of 2004. It will expire on December 31, 2009.

  - The Authority's challenge of an arbitrator's decision to grant an 8.0% increase effective July 1, 2002 to one of the pilot groups was heard by the Federal Court. The Court upheld the arbitration ruling. The financial impact of this decision was recorded in the 2004 accounts and had a significant negative effect on the Authority's finances.

- Negotiations with this pilot group for the renewal of the contract which ended June 30, 2003 took place in 2004. The parties were not able to come to an agreement, and the case was referred to an arbitrator for selection of the final offer. The arbitrator selected the offer of the pilot group. The costs of this contract are therefore higher than the Authority had anticipated.

- *Updating of management, administration and operating methods*

  - A computerized assignment, billing and pay system was introduced in 2004. A great deal of effort was devoted to teaching this system and adapting it to the specific work rules in pilots' contracts.

Maximize pilotage system efficiency

- *Minimize the number of incidents*

  - More than 99% of all assignments were incident-free in 2004.

  - Continuous pilot training was maintained. Refresher courses were given on simulators.

  - Incidents are investigated and reports are submitted to management for evaluation and decision.

- *Provide the best pilotage service and meet user needs*

  - Consultations and numerous discussions were held with users on the quality and efficiency of the service provided and on the information sent. An advisory committee was set up with users to have them actively participate in the process of negotiating the renewal of pilotage service contracts.

- *Renew capital investments*

  - One of the pilot boats used at the pilot station in Les Escoumins was sent to the shipyard for an inspection. The defects and non-conformities detected were corrected. Rigorous maintenance was done on the assets to keep them in good condition and extend their service life.

2004 strategic orientation

Modernize the current process for issuance of pilotage certificates

- *Implement the new training program*

  - The first phase of the program is now in place, and candidates have begun their training.

- *Simulator*

  - The Authority, together with the stakeholders concerned, has co-ordinated implementation of an action plan for the acquisition of a multifunctional navigation simulator.

Follow up and implement Transport Canada recommendations

- *Assess pilotage needs and conditions and the risks posed by the change*

  - Following the report on the study of pilotage risks with regard to Canadian ships, the Authority proposed regulatory changes in March 2004, including additional criteria for exempting ships from compulsory pilotage based on various conditions having to do with ship's characteristics and the qualifications of personnel on board. After a meeting of legal advisors in Ottawa in October, it was proposed to modify the proposed approach in order to define it in the following months.

  - In October 2004, the consultant completed a study on the risks making double pilotage necessary in the Laurentian region, and gave the final report to Transport Canada. The method used by the consultant aimed to determine at which point and in what circumstances the double pilotage obligation was valid, and used a risk management approach, taking into account aggravating and mitigating factors. In November, Transport Canada asked the main stakeholders to comment on the final report in order to determine whether they wanted to further validate this model in a subsequent phase, and eventually see whether amendments should be made to current regulations.

Economic conditions

The Authority operates in a tightly regulated monopoly market. Under the Pilotage Act, ships meeting certain specifications that ply the waters of the St Lawrence between Les Escoumins and St Lambert must use the Authority's pilotage service, as it is the sole authorized provider of this service in the region. Many aspects of this monopoly role make for different operating and management procedures than would be found in a competitive market.

TARIFFS

To avoid abuses, a legal mechanism is provided for the establishment of pilotage tariffs. When the Authority needs to change its tariffs, it must publish them in the Canada Gazette, and users then have a certain length of time in which to challenge them. The Canadian Transportation Agency, an independent body, assesses users' objections and decides what kind of investigation is required. The Authority is required by law to comply with the decision of the Canadian Transportation Agency. Sometimes, the lengthy process of implementing a new tariff will deprive the Authority of income.

Should a Canadian Transportation Agency decision go against the Authority, the financial impact of the shortfall will directly affect operating results. A review of all planned strategies and objectives in the light of that decision would then be necessary to maintain financial self-sufficiency.

PILOTS

Pilotage services are rendered by pilots belonging to pilot corporations with which the Authority negotiates contractual agreements. Only Port of Montreal pilots are Authority employees. By law, pilots working in a given district are either contractual pilots or pilots employed by the Authority.

Since each district's pilotage services are provided by a single group, and the Act precludes competition, the Authority must negotiate with pilot corporations that are monopolies. However, the Pilotage Act contains a provision for settling disputes that may arise during negotiations. Work stoppage of any kind is prohibited under the Act.

The cost of pilotage contracts accounts for about 80% of the Authority's total costs. Consequently, the outcome of the contract talks has a decisive impact on the Authority's financial management.

Economic conditions

MARINE TRAFFIC

NUMBER OF ASSIGNMENTS BY QUARTER		
	2004	%
1st quarter	3,689	18.0%
2nd quarter	4,983	24.4%
3rd quarter	5,354	26.2%
4th quarter	6,413	31.4%

Economic conditions

MARINE TRAFFIC

Marine traffic directly affects the Authority's operations and financial performance. Traffic varies from month to month in any given year. During the first quarter, the winter months, traffic and the number of assignments are minimal. Ships' itineraries end at the Port of Montreal, since the St Lawrence Seaway is closed to traffic. The fourth quarter is the busiest period.

NUMBER OF ASSIGNMENTS BY QUARTER		
	2004	%
1st quarter	3,689	18.0%
2nd quarter	4,983	24.4%
3rd quarter	5,354	26.2%
4th quarter	6,413	31.4%

Since some charges are by nature fixed, changes in traffic volume are an important consideration in planning revenues to meet financial obligations.

The Authority has no control over traffic, which is influenced by a number of factors, chief among them the following:

- Weather conditions
  More clement weather or severer winters will influence costs and pilotage activity.

- Value of the Canadian dollar
  Exchange rate fluctuations affect import and export levels and, by the same token, shipping.

- Inflation and interest rates
  These two economic factors have an impact on commodity prices and international trade, on which merchant shipping depends.

- Competition with other modes of transportation
  The cost and speed of shipment are important factors for marine operators, and other modes of transportation are competitive in both respects.

- United States competition
  Pilotage fees are only one of many costs incurred by carriers. East coast US ports and Golf of Mexico ports are fierce competition for the St Lawrence corridor.

Outlook for 2005

NEGOTIATIONS

In 2004, negotiations took place with dispatching centre employees, seamen and clerks in order to renew the collective agreement which ended on June 30, 2004. As bargaining did not lead to an agreement, in 2005 the parties will use the services of a conciliator designated by the Minister of Labour.

INTERNAL AUDIT

In view of the financial scandals which have taken place around the world in recent years, Treasury Board has not agreed to exempt the Authority from the requirement to carry out internal audits. Accordingly, the Authority will begin an internal audit program in 2005.

DEPARTMENTAL RECOMMENDATIONS

Regulatory amendments concerning Canadian ships subject to compulsory pilotage will be published in 2005. The conclusions of the risk study currently being carried out regarding situations that call for the use of a second pilot will be made public in 2005.

FINANCIAL SELF-SUFFICIENCY

The Authority expects to end 2005 with a loss on the order of $1,000,000. The tariff increase requested to come into effect on January 1, 2005 included a docking charge for ships docking at the St Lambert Lock or wait wall. The Canadian Transportation Agency did not authorize the implementation of this charge. The shortfall will therefore be approximately $300,000 higher than expected.

The Federal Court upheld the arbitration ruling granting an 8.0% fee increase to the Corporation of Mid St Lawrence River Pilots, effective July 1, 2002. In order to achieve financial self-sufficiency once again, the Authority will publish a 5.0% tariff increase and a temporary increase of 4.9% effective July 1, 2005. The temporary increase will be used to reimburse the amounts due and accumulated from July 1, 2002 until the coming into force of the tariff.

Outlook for 2005

The Treasury Board Secretariat has asked Transport Canada to co-operate with the Authority on finding solutions to the financial problems. A report is to be released in early 2005.

ADMINISTRATION AND OPERATIONS

In recent years the Authority has managed its resources effectively while maintaining high-quality service and high client satisfaction. The corporate plan will keep the Authority on the same course in order to build on our accomplishments and do even better.

The centralization of the two dispatching centres was carried out on July 1, 2004. As almost all of the employees who worked at the Quebec City centre resigned, the Authority lost some of its know-how. Numerous efforts have been made to fill this gap. They will continue throughout 2005.

The ship Queen Mary 2 at the Port of Quebec in the fall 2004

Economic retrospective

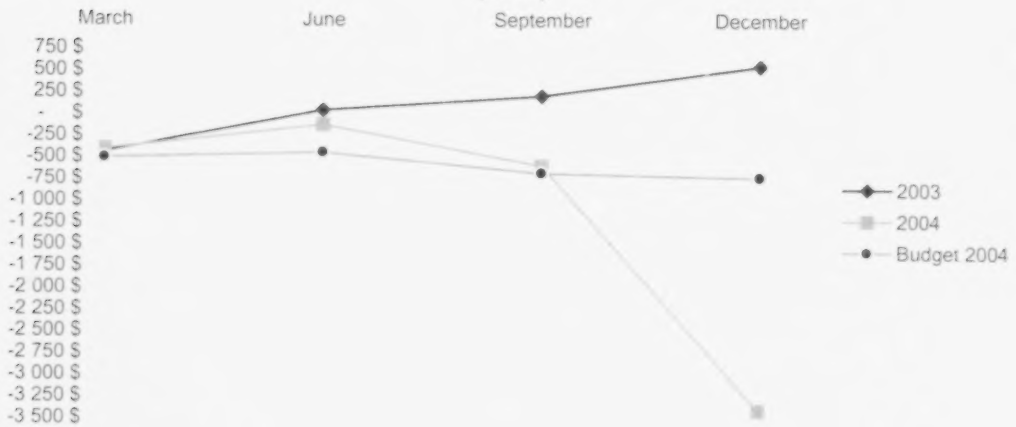
The purpose of this analysis is to make the financial statements appearing on the following pages easier to understand, to explain year-to-year variations and to relate figures to the budget forecasts for 2004.

FINANCIAL OVERVIEW

During fiscal 2004, the Authority posted a net loss of $3,387,079, compared with a net profit of $571,940 for 2003, a difference of $3,959,019. The 2004 budget had forecast a net loss of $708,000. Efforts were made to boost revenues and to reduce and/or cap expenditures. The results obtained in 2004 did not allow the Authority to maintain financial self-sufficiency.

The fiscal 2004 loss includes costs relating to the arbitration ruling granting an 8.0% increase to one of the pilot groups. This increase is retroactive to July 1, 2002, and covers a period of 2.5 years as of December 31, 2004. The Authority had set aside a reserve of 3% during the same period. The 5% differential was recorded as an expense in the 2004 accounts.

Comparative table of results as at December 31, 2004
($000)

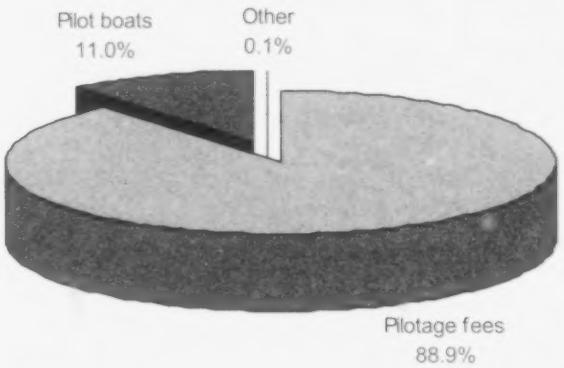


Economic retrospective

REVENUES

Revenues are derived chiefly from the fees charged for the services of pilots and pilot boats. A new pilotage tariff, incorporating a 2.5% increase, took effect on January 1, 2004. Marine traffic in 2004 was up by 4.3% over the previous year. Average ship dimensions and draughts were virtually the same as in 2003. All these factors combined resulted in an increase in revenues of about $3,587,949 compared to 2003.

2004 REVENUES



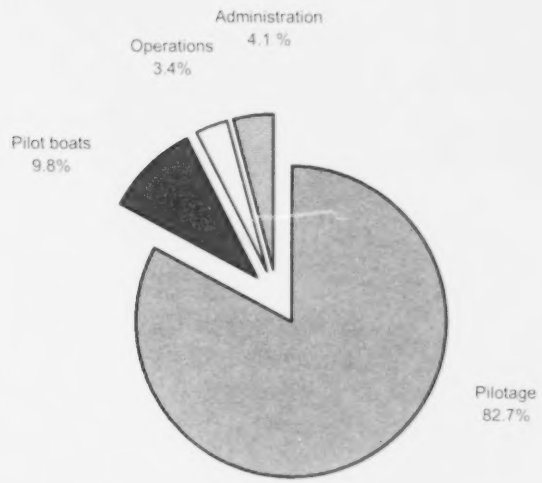
Pilot boat revenues are also influenced by traffic as well as by the increase in the amounts charged to users. These revenues consist of the cost of the service rendered by the Authority with its own pilot boats, plus the cost of service contracted for with private companies, plus the administrative costs related to these services.

Economic retrospective

EXPENDITURES

Most of the Authority's costs consist of pilots' fees, salaries and benefits. Like revenues, these costs are directly influenced by marine traffic, ships' dimensions and draughts.

2004 EXPENDITURES



The Federal Court upheld the arbitration ruling granting a fee increase of 8.0% to one of the pilot groups, retroactive to July 1, 2002, this increase, covers a period of 2.5 years. The Authority had set a reserve of 3.0%. The 5.0% differential was recorded as an expenses in 2004, accordingly, this increased the level of these expenses.

Economic retrospective

BORROWING

The Charlevoix pilot boat financing is now the only outstanding loan. This boat operates out of the pilot station in Les Escoumins. The revenues necessary to repay this loan will come from a surcharge to users of the pilot boat service.

We see here two of the Authority's pilot boats that operate out of the pilot station in Les Escoumins.

Comparison and statistics

YEAR ENDED DECEMBER 31 (in thousands of dollars)

	2004	2003	2002	2001	2000
Revenues					
Pilotage charges	**$45,639**	$42,131	$41,747	$36,379	$36,479
Pilot boats	**5,643**	5,165	4,900	4,691	4,675
Other	**53**	451	87	45	193
TOTAL	**51,335**	47,747	46,734	41,115	41,347
Expenses					
Pilots' fees, salaries and benefits	**45,259**	38,435	37,380	32,973	33,741
Operating costs of pilot boats	**5,350**	4,742	4,674	4,377	4,392
Operation and administration	**4,113**	3,998	4,268	3,925	3,584
TOTAL	**54,722**	47,175	46,322	41,275	41,717
Net income (loss)	**($3,387)**	$572	$412	($160)	($370)
Working capital	**($4,319)**	($1,163)	($1,829)	($2,243)	($3,761)
Human resources					
Officers	**3**	3	3	3	3
Administration	**10**	11	11	12	12
Assignments	**17**	17	18	18	18
Boat crews	**12**	12	12	12	12
Staff pilots	**9**	9	9	9	8
Contract pilots (active certificates – person years)	**161**	164	164	168	165
Statistics					
Number of assignments	**20,439**	**19,599**	19,149	18,655	20,713
Number of marine occurrences*	**20**	**14**	31	22	26
Holders of marine pilotage certificates	**7**	**7**	7	7	7

*Compilation of all reported marine occurrences, with or without damage

Safety and marine occurrences

Navigation safety on the St Lawrence River is the primary objective of the Authority and its pilotage system, which must be efficient and economical and meet the needs of marine operators.

No major accidents caused by pilotage system deficiencies were reported in 2004. Some marine occurrences, such as collisions with wharves or other port equipment were reported and recorded. There were occurrences on less than 1% of pilotage missions during the year. The competency of the pilots, the continuous training program and the quality of equipment contributed to marine safety effectiveness, quality and level of excellence, in which we take pride.

OCCURRENCES	2004	2003
Striking	0	0
Collision with embankment	0	0
Collision with port equipment	0	3
Collision with wharf	7	8
Collision with ship	2	1
Collision with bridge	0	0
Collision with buoy	1	1
Stranding	3	1
Other	7	0
Total	**20**	**14**

The Authority

The Laurentian Pilotage Authority was established on February 1, 1972 pursuant to the Pilotage Act, Statutes of Canada 1970-71-72, Chapter 52.

The mandate of the Laurentian Pilotage Authority is to establish, operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service within all Canadian waters in and around the Province of Quebec, north of the Northern entrance to the St Lambert Lock, except the waters of Chaleur Bay south of Cap d'Espoir.

To achieve these objectives, regulations have been established by the Authority mainly with respect to:

1. establishment of compulsory pilotage areas;
2. prescribing of ships or classes of ships that are subject to compulsory pilotage;
3. prescribing of classes of pilotage licences and certificates that may be issued;
4. prescribing of tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority for pilotage.

In addition, all regulations that are presently in effect are from time to time amended to adapt to new circumstances, taking into account the changes in the services to be provided.

The Laurentian Pilotage Authority is required to make regulations prescribing tariffs of pilotage charges which are fair and reasonable and consistent with providing a revenue sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

Directors and Officers

Board of Directors

Gilles Champagne
Chairman of the Board
4th from left in photo

Jean-Louis Dufour
Pilot
Corporation des pilotes du Bas St-Laurent
1st from left in photo

Capt. Rosaire Desgagnés
Retired
Groupe Desgagnés inc.
2nd from left in photo

Anne Carrier
President
Anne Carrier Architectes
3rd from left in photo

Daniel Falaise
Director Market Development
Logistec Arrimage inc.
5th from left in photo

Gilles Denis
PilotPilot
Pilotes du St-Laurent central inc.
6th from left in photo

Clément Gaudreau
Lieutenant Colonel
retiredretired
7th from left in photo

Corporate Secretariat and Officers

Jean-Claude Michaud
Chief Executive Officer

Yvon Martel
Director of administrative services

Denys Pouliot
Director of Operations

Mario Saint-Pierre, LL.M
Corporate Secretary
and Legal advisor

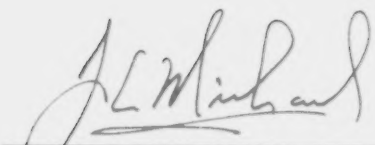
MANAGEMENT REPORT

The management of the Laurentian Pilotage Authority is responsible for the preparation and fair presentation of the financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles and for all other information presented in the annual report. This responsibility includes the selection of appropriate accounting principles and the exercise of careful judgement in establishing reasonable estimates. Financial information shown elsewhere in this annual report is consistent with that contained in the financial statements.

Management maintains books of account, financial and management control, and information systems, together with management practices designed to provide reasonable assurance that reliable and relevant information is available on a timely basis. These systems and practices provide reasonable assurance that assets are safeguarded and controlled, that resources are managed economically and efficiently in the attainment of corporate objectives, and that operations are carried out effectively. These systems and practices are also designed to provide reasonable assurance that the transactions are in accordance with the *Pilotage Act* and its regulations, the *Financial Administration Act* and its regulations, and the by-laws and policies of the Authority.

The Board of Directors is comprised of Directors who are not employees of the Authority. The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Audit Committee oversees the entity's systems of internal accounting and administration control. The Committee meets with management and the auditors to satisfy itself that responsibilities are properly discharged and to review the financial statements. The financial statements are reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.

The external auditor, the Auditor General of Canada, is appointed under the Pilotage Act and has audited the financial statements in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Her report outlines the nature of the audit and expresses her opinion on the financial statements of the entity.



Jean-Claude Michaud
Chief Executive Officer

Yvon Martel
Director of administrative services

Montreal, Canada
February 14, 2005

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of Laurentian Pilotage Authority as at December 31, 2004 and the statements of operations and accumulated deficit and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2004 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

Nancy Y. Cheng, FCA
Assistant Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 14, 2005

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Balance Sheet
as at December 31

	2004	2003
Assets		
Current		
Cash	$ --	$681,501
Accounts receivable	10,399,109	7,515,858
	10,399,109	8,197,359
Long term		
Property, plant and equipment (Note 4)	1,864,928	2,231,094
	1,864,928	2,231,094
Total assets	$12,264,037	$10,428,453
Liabilities		
Current		
Bank indebtedness and bank overdraft (Note 5)	$ 1,427,017	$ --
Current portion of bank loan (Note 6)	171,116	160,167
Accounts payable	13,119,865	9,199,823
	14,717,998	9,359,990
Long term		
Provision for employee future benefits (Note 7)	802,471	767,589
Bank loan (Note 6)	1,195,152	1,365,379
	1,997,623	2,132,968
Total liabilities	16,715,621	11,492,958
Equity of Canada		
Contributed capital	2,479,154	2,479,154
Accumulated deficit (Note 3)	(6,930,738)	(3,543,659)
	(4,451,584)	(1,064,505)
Total liabilities and Equity of Canada	$12,264,037	$10,428,453

Contingencies and commitments (Note 8 and 9)
The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Approved by the Board

GILLES CHAMPAGNE
Member and Chairman of the Board

CLÉMENT GAUDREAU
Member and Chairman of the Audit Committee

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Operations and Accumulated Deficit
for the year ended December 31

	2004	2003
Revenues		
Pilotage charges	**$51,282,151**	$47,296,400
Other revenues	**52,942**	450,744
	51,335,093	47,747,144
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits	**45,259,182**	38,434,934
Operating costs of pilot boats (Note 6)	**5,349,684**	4,742,261
Staff salaries and benefits	**2,487,526**	2,373,576
Professional and special services	**753,484**	878,935
Rentals	**214,589**	234,707
Utilities, material and supplies	**124,163**	94,945
Transportation, travel and hospitality	**101,802**	72,996
Communications	**71,797**	58,296
Maintenance	**36,723**	30,648
Financing Costs	**10,927**	17,786
Other	**312,295**	236,120
	54,722,172	47,175,204
Net (loss) profit for the year	**(3,387,079)**	571,940
Accumulated deficit, beginning of the year	**(3,543,659)**	(4,115,599)
Accumulated deficit, end of the year	**$(6,930,738)**	$(3,543,659)

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Cash Flows
for the year ended December 31

	2004	2003
Operating activities		
Net (loss) profit for the year	**$(3,387,079)**	$571,940
Non-cash items:		
Amortization	**499,154**	408,256
Increase in the provision for employee future benefits	**34,882**	7,559
	(2,853,043)	987,755
(Increase) decrease in accounts receivable	**(2,883,251)**	684,491
Increase in accounts payable	**3,920,042**	1,170,035
	(1,816,252)	2,842,281
Investing activities		
Additions to property, plant and equipment	**(141,043)**	(162,307)
Proceeds of sales	**8,055**	--
Financing activities		
Repayment of bank loan	**(159,278)**	(148,877)
Cash (Bank indebtedness and bank overdraft)		
(Decrease) increase for the year	**(2,108,518)**	2,531,097
Balance, beginning of the year	**681,501**	(1,849,596)
Balance, end of the year	**$(1,427,017)**	$681,501
Supplemental information		
Interest paid	**$98,722**	$113,452

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements
December 31, 2004

1. Authority and activities

The Laurentian Pilotage Authority was established in 1972 under the *Pilotage Act*. Its objectives are to establish, operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service within certain designated Canadian waters in and around the Province of Quebec. The Act provides that pilotage tariffs shall permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis and shall be fair and reasonable. In accordance with the new *Canada Marine Act* assented to on June 11, 1998 that modified the *Pilotage Act*, the Authority no longer has access to Parliamentary appropriations.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*. The Authority is not an agent of Her Majesty and is exempt from income taxes.

2. Significant accounting policies

The financial statements of the Laurentian Pilotage Authority have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies used in the preparation of these financial statements are summarized below.

Property, plant and equipment

Property, plant and equipment obtained from Canada when the Authority was established were recorded at the then assigned values. Property, plant and equipment purchased subsequently by the Authority are recorded at cost.

Property, plant and equipment are amortized using the straight-line method, at rates based on the estimated useful lives of the assets.

The estimated useful lives for the major categories of property, plant and equipment for the purposes of calculating amortization are as follows:

Buildings	10 and 20 years
Pilot boats	10 and 15 years
Furniture and fixtures	10 years
Communications equipment	5 years
Computer equipment	3 and 5 years
Boarding facilities	15 and 20 years
Wharf improvements	15 years

Contributed capital

The values assigned to the property, plant and equipment obtained from Canada when the Authority was established and the net cost of capital assets financed from parliamentary appropriations are recorded as contributed capital.

Pension benefits

Employees participate in the Public Service Pension Plan administered by the Government of Canada. This pension plan provides benefits based on years of service and average earnings at retirement. The benefits are fully indexed to the increase in the Consumer Price Index. The Authority's contribution to the plan reflects the full cost of the employer contributions. This amount is currently based on a multiple of the employee's required contributions, and may change from time to time depending on the financial situation of the Plan. These contributions represent the total pension obligations of the Authority and are expensed during the year in which the services are rendered. The Authority is not currently required to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Pension Plan.

Non-pension benefits

Employees are entitled to severance benefits, as provided for under labour contracts and conditions of employment. The cost of these benefits is accounted for during the year in which the employees render the services necessary to earn them. Management determined the accrued benefit obligation using a method based upon assumptions and its best estimates. Management assumes that employees will work for the Authority until their normal retirement date. These benefits represent the only obligation of the Authority that entails settlement by future payment.

Measurement uncertainty

The preparation of financial statements requires management to make estimates and assumptions that affect the reported assets and liabilities and disclosure of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenue and expenses during the reporting periods. This pertains chiefly to the useful lives of property, plant and equipment and liabilities related to future employee benefits and contingencies. Actual results could differ from those estimates.

3. Self sufficiency

The accumulated deficit as at December 31, 2004 was $ 6,930,738. When Treasury Board approved Authority's 2004-2008 Corporate Plan, it resquested that Transport Canada submit a strategy to ensure the future financial viability of the Authority, developed in consultation with the Authority. This strategy would allow the Authority to continue to comply with the *Pilotage Act* which requires that operations be self-sustaining and bars access to Parliamentary appropriations. Pending to the release of this strategy, Treasury Board and the Governor in Council have yet to approve the 2005-2009 Corporate Plan.

4. Property, Plant and equipment

	2004			2003		
	Cost	Accumulated amortization	Net	Cost	Accumulated amortization	Net
Land	$9,300	$--	$9,300	$9,300	$--	$9,300
Buildings	120,037	60,239	59,798	128,852	61,232	67,620
Pilot Boats	2,995,610	1,980,388	1,015,222	2,995,610	1,814,767	1,180,843
Furniture and fixtures	152,800	77,705	75,095	170,480	140,856	29,624
Communications equipment	53,390	43,713	9,677	65,489	54,131	11,358
Computer equipment	1,347,510	982,765	364,745	1,324,581	788,516	536,065
Boarding facilities	99,165	92,073	7,092	99,165	91,679	7,486
Wharf improvements	1,090,318	766,319	323,999	1,090,318	701,520	388,798
	$5,868,130	$4,003,202	$1,864,928	$5,883,795	$3,652,701	$2,231,094

Amortization for the year is $499,154 ($408,256 in 2003).

5. Credit facility

The Authority has an operating line of credit of up to $2,100,000 available at an interest rate equivalent to the bank's prime lending rate per annum. This line of credit is available to the Authority as required and is renewable annually. As of December 31, 2004, the Authority had used $930,000 (nil in 2003). This amount appears in the balance sheet under bank indebtedness and bank overdraft.

6. Bank Loan

	2004	2003
Loan to finance the acquisition of a pilot boat matures in 2008 and bears interest at a rate of 6.54%. The capital repayments are calculated based on an amortization period of 10 years, guaranteed by a first maritime mortgage on a pilot boat with a net book value of $959,505 ($1,119,341 in 2003).	$1,366,268	$1,525,546
Less : current portion	171,116	160,167
	$1,195,152	$1,365,379

As at December 31, the capital repayments of this loan for the following years are as follows :

2004	--	160,167
2005	171,116	170,227
2006	181,699	181,699
2007	193,945	193,945
2008	819,508	819,508
	$1,366,268	$1,525,546

Interest expense in the amount of $95,202 ($105,603 in 2003) related to the bank loan to finance a pilot boat is recorded in the item " Operating costs of pilot boats ".

7. Employee future benefits

Pension Plan

The Public Service Pension Plan required the Authority to contribute to the Plan. The Authority contributes $2.14 ($2.14 in 2003) for every dollar contributed by an employee. If an employee's annual salary is greater than $105,900 ($100,100 in 2003), the portion of the employee's salary above this amount is subject to an employer contribution of $7.90 ($15.00 in 2003) for every dollar contributed by the employee. Contributions during the year were as follows:

	2004	2003
Authority	$303,939	$376,010
Employees	$143,973	$148,737

Other employee future benefits

The Authority provides severance benefits to its employees based on their years of service, accumulated sick leave and their final salary. This benefit plan is not pre-funded and thus has no assets, resulting in a plan deficit equal to the accrued benefit obligation. Information about the plan measured as at the balance sheet date, is as follows:

	2004	2003
Accrued benefit obligation, beginning of year	$1,015,502	$923,159
Cost for the year	131,814	203,858
Benefits paid during the year	(182,654)	(111,515)
Accrued benefit obligation, end of year	$964,662	$1,015,502
Short-term portion (included in accounts payable)	$162,191	$247,913
Long-term portion	802,471	767,589
	$964,662	$1,015,502

8. Contingencies

a) The Authority remitted a claim to one of its clients for pilotage charges in accordance with section 44 of the *Pilotage Act*. A ship subject to compulsory pilotage was being in transit without being under the conduct of a licensed pilot or the holder of a pilotage certificate. On one hand, the Authority has claimed pilotage revenues in the order of $1,600,000 (excluding taxes) over a period of 15 years. The Court has rendered its decision in 2004.

The client and the Authority contest the decision in appeal. The case should be heard in 2005.

On the other hand, one of the pilotage service prov ider had claimed fees from the Authority for this situation as stipulated in the service contract. The claim covers a period of 15 years and represents a sum of about $673,000. The case should be heard in arbitration in 2005.

There is a possibility that the period considered by the Court of appeal and the one considered by an arbitrator is different. In such circumstance, it could have a financial advantage or disadvantage for the Authority. The final outcome of this claim cannot be determined at this time. The impact on pilotage charges and on pilot fees will be recorded in the year where the situation will be resolved.

b) In connection with its operations, the Authority is the claimant or defendant or otherwise involved in pending claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been recorded in the accounts in this regard.

9. Commitments

The future minimum payments under an operating lease related to the rental of premises are as follows:

2005	$191,550
2006	194,000
2007	196,523
2008	199,122
2009 to 2014	1,129,429

During the year 2000, the Authority signed a contract for the lease of a pilot boat that was delivered in the spring of 2001. The lease contract has a seven-year term from May 2001 to April 2008. Monthly payments are of $29,121. The future minimum payments under this contract are as follows:

2005	$349,455
2006	349,455
2007	349,455
2008	116,485
	$1,164,850

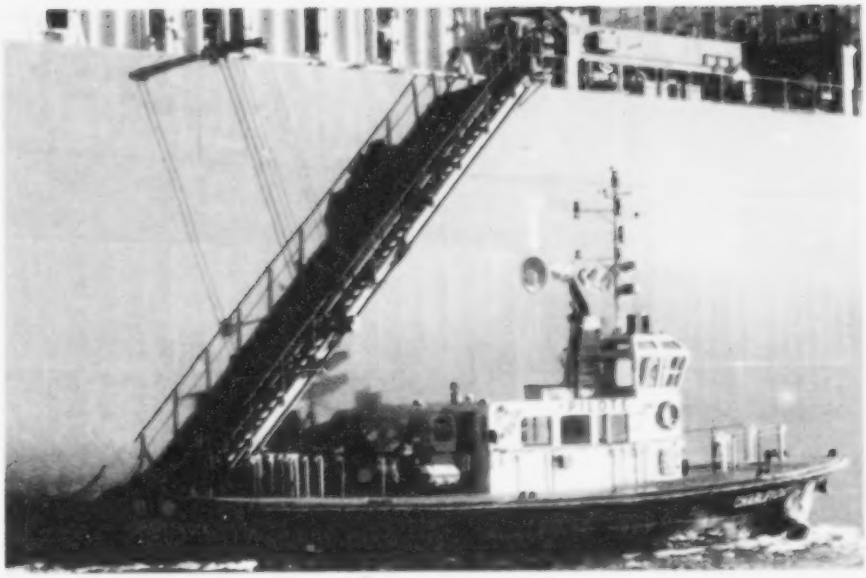
10. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business, under the same terms and conditions that apply to unrelated parties.

11. Fair values of financial instruments

The transactions related to accounts receivable and accounts payable are incurred in the normal course of business. The carrying amounts of each of these accounts approximate their fair value because of their short-term maturity. There is no concentration of accounts receivable with any customer and, consequently, the credit risk is low.

On December 31, 2004, the fair value of the bank loan is estimated at $1,434,534 ($1,606,020 on December 31, 2003) while the book value is $1,366,268 ($1,525,546 on December 31, 2003). This estimate is based on the future principal repayments discounted at current interest rates for similar loans.



The pilot boat « Charlevoix» in operation
Bateau-pilote « Charlevoix » en opération

Pilot disembarking from a containers ship
Pilote débarquant d'un porte-conteneurs

Administration de pilotage des Laurentides

Canada

Rapport annuel 2004

Illustration de la couverture :

Reproduction tirée d'une photo illustrant le bateau-pilote A. Martin. Les services de ce bateau sont utilisés à la station de pilotage située à Les Escoumins (Québec).

Siège social :
555, boul. René-Lévesque Ouest
Bureau 1501
Montréal (Québec)
H2B 1Z1

Téléphone : (514) 283-6320
Télécopieur : (514) 496-2409
Courrier électronique : apl@apl.gc.ca

No de catalogue : TL1-2004
ISBN 0-662-68708-6

La présente publication est imprimée au Canada sur du papier recyclé.

TABLE DES MATIÈRES

2. **Message du premier dirigeant**

4. **Mission et revue de l'année**

8. **Orientation stratégique 2004**

11. **Environnement économique**

13. **Perspective 2005**

15. **Rétrospective économique**

19. **État comparatif et statistiques**

20. **La sécurité et les événements maritimes**

21. **L'Administration**

22. **Conseil d'administration, secrétariat corporatif et direction**

23. **Section financière**

Message du premier dirigeant

L'Honorable Jean Lapierre
C.P. Député
Ministre des Transports
Ottawa, Ontario
K1A ON5

Monsieur le Ministre,

Je vous transmets le rapport annuel de l'Administration de pilotage des Laurentides pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2004.

RÉSULTAT: Le nombre d'affectations pour l'année 2004 a atteint 20 439 comparativement à 19 599 pour l'année 2003, soit une augmentation de 4,3 %. La moyenne des affectations pour les cinq dernieres années, soit de 2000 à 2004 a été de 19 715.

En 2004, l'Administration a maintenu ses dépenses administratives et d'exploitation au plus bas niveau possible. Les revenus de l'Administration ont été de 51 335 093 $, soit une augmentation de 3 587 949 $ par rapport à 2003. L'exercice 2004 se termine par une perte nette de 3 387 079 $ attribuable principalement à l'augmentation rétroactive des honoraires payables à une corporation de pilotes ainsi qu'à l'augmentation des paiements exigés en vertu de la clause de productivité maintenue au contrat de services, suite à l'application de la sélection de l'offre finale lors du renouvellement de ce contrat de services.

RELATIONS DE TRAVAIL: À la suite de séances de négociations reprises en avril 2004 pour le renouvellement du contrat de services avec les Pilotes du St-Laurent Central inc., les parties durent procéder en sélection de l'offre finale. L'arbitre a choisi l'offre de la Corporation. L'effet de cette décision est d'accorder un contrat de trois ans à partir du 1er juillet 2003 avec des augmentations égales à la variation de l'indice des prix à la consommation pour chacune des années, ainsi qu'un nouvel honoraire pour l'accostage des navires à Saint-Lambert. En général, cette décision arbitrale respecte néanmoins les prévisions budgétaires de l'Administration. D'autre part, le facteur de productivité et les dispositions réglementaires demeurent au contrat.

L'Administration a conclu une entente de cinq ans à partir du 1er janvier 2005 pour le renouvellement de la convention collective avec les pilotes du Port de Montréal. Les faits saillants sont : le salaire est majoré de 2,5 % en moyenne en 2005, de 2,5 % en 2006 et 2007, de 2,75 % en 2008 et de 3 % en 2009.

La convention collective des employés de bureau, des répartiteurs et des matelots qui sont représentés par l'Alliance de la fonction publique du Canada s'est terminée le 30 juin 2004. Après six mois de négociation, les deux parties ne s'entendent pas, l'écart demeurant important entre les demandes de l'Alliance et les offres de l'Administration. Étant donné la lenteur et le peu de progrès obtenu, l'Administration entend demander au Ministre du travail, l'aide d'un commissaire conciliateur au début de l'année 2005.

Message du premier dirigeant

TARIFICATION: Les membres du conseil ont autorisé en mai 2004, la publication d'un tarif augmenté de 4 % pour l'année 2005. La publication eut lieu en juillet 2004 dans la Gazette du Canada et des objections furent déposées par les associations d'armateurs.

L'Administration, par la même occasion, demanda au gouvernement de faire passer un décret pour assurer la mise en vigueur du tarif le 1er janvier 2005, puisque l'on ne s'attendait pas à une décision de l'Office en dedans des délais pour assurer l'entrée en vigueur le 1er janvier 2005. Le décret a été adopté le 13 décembre 2004. À la suite des avis d'opposition par les associations d'armateurs, l'Administration dut produire la documentation requise auprès de tous les intervenants au dossier et de l'Office des transports du Canada qui décida de tenir une enquête sans audience publique. La décision de l'Office accordant l'augmentation demandée, à l'exception des frais d'accostages à Saint-Lambert, a été rendue à la fin de décembre 2004.

En raison de l'homologation autorisée par la Cour Fédérale de la décision de l'arbitre Richard Marcheterre, accordant 8 % d'augmentation à l'une des corporations de pilotes à compter du 1er juillet 2002, l'Administration adopta une proposition de modification tarifaire aux fins de rencontrer les exigences financières découlant de la sentence arbitrale. Ainsi, la proposition vise à augmenter les droits de pilotage dans la circonscription numéro 1 de 5 % à partir du 1er juillet 2005, plus un droit supplémentaire de 4,9 % qui cessera d'être appliqué lorsque le montant total perçu atteindra 4 316 000 $. La proposition de modification tarifaire que nous avons rédigée est présentement à l'étude par les avocats du ministère de la Justice.

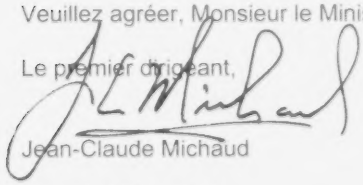
CONTRAT : Un appel d'offres pour un contrat de services de bateaux-pilotes pour une période de dix ans à la station de transbordement Pointe des Ormes/Trois-Rivières a été publié dans les journaux et les offres furent ouvertes publiquement en octobre 2004. De deux offres reçues, l'offre du Groupe Océan fut choisie comme étant la plus avantageuse à l'Administration et aux usagers du service.

Suivant les recommandations formulées par l'Office des transports du Canada, un résumé des questions demeurées en suspens relatives aux études de risques en matière de pilotage fait partie du présent rapport annuel.

J'aimerais remercier le président et le conseil d'administration, la direction et les employés de l'Administration pour leur contribution et le dévouement dont ils ont fait preuve tout au long de l'année.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Le premier dirigeant,



Jean-Claude Michaud

Montréal (Canada)
Le 14 février 2005

MISSION ET REVUE DE L'ANNÉE

MANDAT

L'Administration de pilotage des Laurentides a pour mandat d'exploiter, de maintenir et d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux du Saint-Laurent entre Les Escoumins et l'entrée nord des écluses de Saint-Lambert et dans les eaux de la rivière Saguenay et de la baie des Chaleurs. Ce mandat lui a été confié en vertu de la Loi sur le pilotage en 1972.

POUVOIRS RÉGLEMENTAIRES

Avec l'accord du gouverneur en conseil, l'Administration réglemente l'établissement des zones de pilotage obligatoire, les conditions d'exemption du pilotage obligatoire, les tarifs de pilotage et les catégories de brevets et de certificats de pilotage pouvant être délivrés. L'Administration est tenue de fixer des tarifs équitables et raisonnables qui lui permettent d'être financièrement autonome. Les augmentations de tarifs doivent être publiées et autorisées.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

Afin de pouvoir satisfaire aux exigences de son mandat, l'Administration a établi trois circonscriptions de pilotage obligatoire, soit une circonscription pour le port de Montréal, une circonscription pour les eaux navigables entre Montréal et Québec, et une circonscription pour les eaux navigables entre Québec et Les Escoumins, incluant la rivière Saguenay. Ces circonscriptions de pilotage couvrent une distance de 265 milles nautiques entre Montréal et Les Escoumins ainsi qu'une distance de 70 milles nautiques pour la rivière Saguenay.

L'Administration a aussi établi des règlements concernant l'établissement, le fonctionnement et la gestion des services de pilotage dans les eaux non obligatoires de sa région.

Les services de pilotage offerts dans le port de Montréal sont fournis aux navires par des pilotes employés de l'Administration qui effectuent des déplacements dans les limites du port. Les services offerts dans les eaux navigables entre Montréal et Les Escoumins incluant la rivière Saguenay sont rendus par des pilotes entrepreneurs regroupés en deux corporations distinctes avec lesquelles l'Administration a conclu des ententes.

Le système d'affectation des pilotes exerce ses activités 24 heures par jour à l'année longue. Le centre d'affectation est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent la circonscription située entre Québec et les Escoumins incluant la rivière Saguenay, ainsi que de l'affectation des pilotes qui desservent les circonscriptions situées entre Montréal et Québec. Les deux centres d'affectation qu'opéraient l'Administration ont été centralisés à Montréal au cours de l'année 2004.

Mission et revue de l'année

Des bateaux-pilotes sont utilisés afin de transborder les pilotes de la terre aux navires. L'Administration possède et maintient à Les Escoumins une station d'embarquement ainsi que des bateaux-pilotes capables d'offrir un service de transbordement à longueur d'année.

Quant aux autres stations de transbordement, c'est-à-dire Québec, Trois-Rivières, Sorel et les trois situées à Montréal, ces services sont offerts par des sociétés privées avec lesquelles l'Administration contracte.

Station d'embarquement à Les Escoumins

L'Administration doit coordonner ses efforts, ses activités et sa gestion avec un certain nombre d'organismes, dont : l'Administration de pilotage de l'Atlantique pour la gestion des services dans les eaux non obligatoires, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent qui exploite l'écluse de Saint-Lambert, la Garde côtière canadienne qui administre les activités maritimes, aides à la navigation, dragage, brise-glaces, le Centre de régulation maritime, les différents ports de la région, les associations d'armateurs qui représentent les agents, les propriétaires et les opérateurs de navires canadiens ou étrangers.

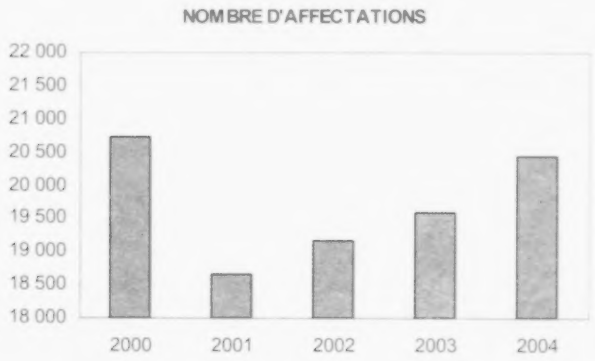
Mission et revue de l'année

La gestion de la société est centralisée au siège social de Montréal. Le conseil d'administration se compose de sept membres nommés par le gouverneur en conseil. Le premier dirigeant occupe un poste à temps plein et n'est pas un membre du conseil d'administration.

Le personnel de la direction et administratif, les répartiteurs, les employés de navires ainsi que les pilotes de la circonscription du port de Montréal sont des employés permanents de l'Administration et sont au nombre de 51. Les pilotes à contrat sont environ 171 et leur nombre varie selon les besoins du trafic maritime. L'Administration reçoit annuellement entre 25 et 30 candidatures pour occuper les fonctions de pilotes. À cet égard, l'Administration, par un système basé sur l'expérience et les qualifications professionnelles, établit une liste annuelle pour le recrutement des futurs pilotes. Les candidats ont, pour la plupart, suivi leur formation à l'Institut maritime de Rimouski. De plus, l'Administration peut recourir à d'autres finissants de centre de formation équivalents tel que l'Institut de formation de la Garde côtière de Sydney, Nouvelle-Écosse.

VOLUME D'ACTIVITÉS

Les revenus tirés des droits de pilotage et le coût des services de pilotage sont directement reliés au nombre d'affectations, aux dimensions des navires, aux heures de pilotage ainsi qu'aux tirants d'eau des navires. Les navires empruntant le Saint-Laurent n'ont pas les mêmes dimensions et tirant d'eau d'une année à l'autre.

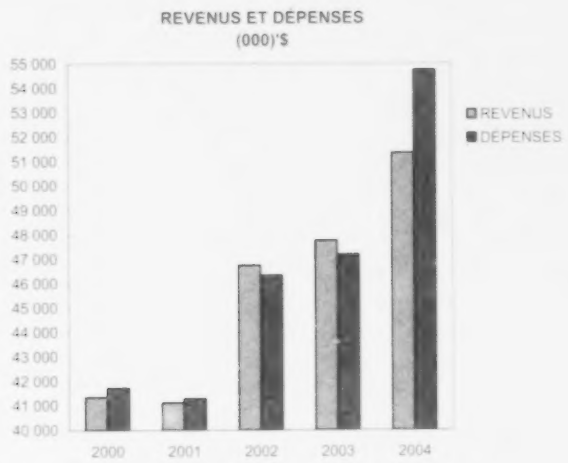


Le nombre de navires qui empruntent le fleuve Saint-Laurent a une incidence directe sur le nombre d'affectations des pilotes.

Les revenus et les dépenses de bateaux-pilotes exploités par l'Administration ainsi que ceux à contrat sont également reliés au nombre de services offerts aux navires. Les dépenses administratives et les dépenses des centres d'affectation sont relativement fixes et le volume du trafic maritime n'a pas d'impact important sur ceux-ci.

Mission et revue de l'année

FINANCEMENT



Au cours des années, l'Administration a subi des pertes et cumulé des déficits. Des efforts ont été faits pour mieux gérer les revenus et les dépenses. Suite à la modification en 1998 de la Loi sur le pilotage ne permettant plus le recours aux crédits parlementaires, les déficits des années 2000 et 2001 ont été financés par le fonds de roulement et l'utilisation d'une marge de crédit. Dans le cours normal de ses opérations, l'Administration a utilisé en 2004 une marge de crédit commerciale d'au plus 2 100 000 $ tel qu'autorisé par le ministre des Finances. Une limite d'emprunt a également été fixée par le gouvernement. Cette limite a été établie à 3 625 000 $.

Les revenus de 2004 reflètent l'augmentation tarifaire de 2,5 % qui s'est appliquée au cours de cette année, ainsi que l'augmentation de 4,3 % du nombre d'affectations. En ce qui a trait aux dépenses, les augmentations relatives à la rémunération des pilotes ainsi que l'augmentation du nombre d'affectations ont eu pour effet de les hausser. De plus, en 2004, la Cour fédérale a décidé de maintenir la décision arbitrale qui accordait une augmentation de 8,0 % à compter du 1er juillet 2002 à l'un des fournisseurs du service de pilotage. L'impact financier de cette décision qui couvre une période de 2½ ans en date du 31 décembre 2004 a été comptabilisé en entier en 2004. Cette décision a eu pour effet de faire passer la perte prévue de 708 000 $ pour 2004 à 3 387 079 $.

L'emprunt hypothécaire contracté en 1996 pour financer l'achat d'un bateau-pilote a été renégocié en 2001. Le solde de ce prêt en date du 31 décembre 2004 est de 1 366 268 $. Le prêt vient à échéance en août 2008.

Un contrat de location pour une période de sept ans a été négocié pour l'utilisation d'un bateau-pilote (Côte-Nord) qui a été mis en service au printemps 2001. On le voit ici en opération à Les Escoumins.

Orientation stratégique 2004

OBJECTIFS ET RÉALISATIONS

Autosuffisance financière

- *Variation des revenus*

  - L'augmentation tarifaire qui était nécessaire en 2003 était de 3,95 %. L'Office des transports du Canada a accordé une augmentation de 2,50 %, créant ainsi un manque à gagner de l'ordre de 550 000 $ par année, ce qui a évidemment affecté les revenus de l'année 2004. Après consultation auprès de l'industrie maritime, l'Administration a décidé d'augmenter de 2,50 % ses tarifs de droits de pilotage de l'année 2004 plutôt que de 2,95 %. Ces deux facteurs combinés font que l'augmentation de l'année 2004 n'a pas été suffisante pour maintenir l'autonomie

  - La hausse du trafic de 4,3 % a eu un impact positif sur le niveau des revenus.

  - Les dernières modifications de la Loi sur le pilotage n'apportent pas les effets escomptés en matière d'autonomie financière, car il est impossible pour le gouvernement du Canada de rendre effectif les nouveaux tarifs 30 jours après leurs dates de publication tel que prévoit la loi. Les tarifs peuvent donc ne pas entrer en vigueur à la date prévue, privant ainsi l'Administration de revenus.

- *Gestion des coûts*

  - Il n'a pas été possible en 2004, de réduire suffisamment les coûts pour pallier au manque à gagner relatif à la décision de l'Office des transports du Canada sur l'augmentation tarifaire en 2003 et qui a un impact sur toutes les années subséquentes. Avoir réduit les coûts à ce niveau aurait eu pour effet de ne pas pouvoir offrir, à court terme, un service de qualité, voir même ne pas être en mesure d'offrir de service dans certaines circonstances de trafic intenses.

  - La hausse du trafic a eu pour effet d'accroître le montant des honoraires versés aux pilotes.

  - Le contrat de travail avec les pilotes employés s'est terminé le 31 décembre 2004. Un nouveau contrat a été négocié au cours de l'automne 2004. Il s'agit d'un contrat de 5 ans se terminant le 31 décembre 2009.

  - La contestation de l'Administration, au sujet de la décision d'un arbitre, d'accorder une augmentation de 8,0 % à compter du 1er juillet 2002 à l'un des groupes de pilotes, a été entendue par la Cour fédérale. La Cour a maintenu la validité de la décision arbitrale. L'impact financier de cette décision a été comptabilisé en 2004 et a un effet négatif important sur les finances de l'Administration.

- Les négociations avec ce groupe de pilotes pour le renouvellement du contrat qui a pris fin le 30 juin 2003 se sont poursuivies en 2004. Les parties n'ont pu en arriver à une entente et un arbitre a été saisi du dossier dans le cadre de la sélection de l'offre finale. L'arbitre a retenu l'offre du groupe de pilotes. Les coûts de ce contrat sont donc plus élevés que ce que l'Administration avait planifié.

- *Mise à jour des méthodes de gestion, d'administration et d'exploitation*

  - Un système informatique d'affectation, de facturation, et de rémunération a été implanté en l'an 2004. Beaucoup d'efforts ont été consacrés à l'apprentissage de ce système et à son adaptation aux règles particulières de travail contenues dans les contrats des pilotes.

Maximiser l'efficacité du système de pilotage

- *Minimiser le taux d'événements maritimes*

  - En l'an 2004, les affectations sans incident ont représenté plus de 99 % de l'ensemble des affectations.

  - La formation continue des pilotes s'est poursuivie. Des cours de perfectionnement sur simulateur ont été effectués.

  - Des enquêtes sur les incidents sont conduites et des rapports sont soumis à la direction pour évaluation et prises de décisions.

- *Offrir le meilleur service de pilotage et répondre aux besoins des utilisateurs*

  - Des consultations et de nombreux échanges ont eu lieu avec les utilisateurs au sujet de la qualité et l'efficacité du service rendu ainsi que sur l'information transmise. Un comité consultatif a été mis en place avec les usagers afin d'obtenir une participation active de ces derniers dans le processus de négociation pour le renouvellement des contrats de service de pilotage.

- *Renouveler les immobilisations*

  - L'un des bateaux-pilotes utilisés à la station de pilotage situé à Les Escoumins est allé en chantier maritime pour une inspection. Les défaillances et les non conformités qui y ont été décelées ont été rectifiées. Un entretien rigoureux a été effectué sur les actifs afin de les conserver en bon état et prolonger leur durée de vie utile.

Orientation stratégique 2004

Moderniser le processus actuel de délivrance des certificats de pilotage

- *Mettre en place le nouveau programme de formation*

    - La première phase du programme est actuellement en place, et des candidats ont entamé leur formation.

- *Simulateur*

    - Conjointement avec les intervenants concernés, l'Administration a coordonné la mise en place d'un plan d'action pour l'acquisition d'un simulateur de navigation multifonctionnel.

Faire le suivi et mettre en place les recommandations du ministère des Transports

- *Évaluer les besoins en matière de pilotage, les conditions qui y sont associées et les risques engendrés par les changements*

    - À la suite du rapport sur l'étude des risques en matière de pilotage concernant les navires canadiens, l'Administration proposa des modifications réglementaires en mars 2004, en y incluant des critères additionnels pour dispenser les navires du pilotage obligatoire suivant diverses conditions ayant trait aux caractéristiques du navire et aux qualifications du personnel de bord. À la suite d'une réunion des conseillers juridiques à Ottawa en octobre, il fut proposé de modifier l'approche et de la définir dans les prochains mois.

    - Le consultant a terminé en octobre 2004 une étude sur les risques nécessitant le double pilotage dans la région des Laurentides et a remis son rapport final à Transport Canada. La méthode préconisée par le consultant vise à déterminer à quel moment et dans quelles circonstances l'obligation du double pilotage est valide, utilise une approche de gestion de risques tenant compte de facteurs aggravants et atténuants. En novembre, Transport Canada a demandé aux principaux intervenants de faire des commentaires sur le rapport final afin de déterminer s'ils désirent poursuivre la validation de ce modèle dans une phase subséquente et éventuellement voir s'il y a des modifications à apporter à la présente réglementation.

Environnement économique

L'Administration exploite ses services dans un marché monopolistique très réglementé. En vertu de la Loi sur le pilotage, les navires sujets à certaines spécifications et naviguant sur les eaux du Saint-Laurent entre Les Escoumins et Saint-Lambert doivent utiliser les services de pilotage de l'Administration qui est le seul organisme autorisé à rendre ce service pour cette région. Plusieurs aspects de ce rôle monopolistique font que les méthodes d'exploitation et de gestion diffèrent de ce que l'on retrouve dans un milieu de libre concurrence.

LES TARIFS

Afin d'éviter les abus, le législateur a prévu des mécanismes pour l'établissement des tarifs de pilotage. Lorsque l'Administration doit changer ses tarifs, elle est tenue de les publier dans la Gazette officielle du Canada, et les usagers ont un laps de temps pour contester. L'Office des transports du Canada, un organisme indépendant, évaluera la requête des usagers et décidera de la forme d'enquête à entreprendre lors d'une contestation. L'Administration est tenue, en vertu de la loi, de respecter la décision rendue par l'Office des transports du Canada. Le long processus de mise en application d'un nouveau tarif a parfois pour effet de priver l'Administration de certains revenus.

Dans l'éventualité d'une décision de l'Office des transports du Canada non favorable à l'Administration, l'incidence financière du manque à gagner aura un impact direct sur les résultats d'exploitation. Une révision de l'ensemble des stratégies et objectifs planifiés afin de tenir compte d'une telle décision serait alors nécessaire au maintien de l'autosuffisance financière.

LES PILOTES

Les services de pilotage sont rendus par des pilotes représentés par des corporations de pilotes et avec lesquelles l'Administration négocie des ententes contractuelles. Seuls les pilotes du port de Montréal sont des employés de l'Administration. Selon la loi, les pilotes oeuvrant dans une circonscription donnée sont des pilotes contractuels ou des pilotes employés de l'Administration.

Les services de pilotage de chaque circonscription n'étant offerts que par un seul groupe, et la loi ne permettant pas la concurrence, l'Administration doit négocier avec des corporations de pilotes qui sont en position monopolistique. Toutefois, la Loi sur le pilotage prévoit un mécanisme de résolution des différends qui pourraient survenir au cours du processus de négociation. Aucun arrêt de travail n'est permis en vertu de cette loi.

Les coûts reliés aux contrats de pilotage représentent environ 80 % des charges totales. Par conséquent, le résultat des négociations contractuelles a une incidence déterminante sur la gestion financière de l'Administration.

Environnement

LE TRAFIC MARITIME

NOMBRE D'AFFECTATIONS PAR TRIMESTRE			
		2004	%
1er	trimestre	3 689	18,0 %
2e	trimestre	4 983	24,4 %
3e	trimestre	5 354	26,2 %
4e	trimestre	6 413	31,4 %

Environnement économique

LE TRAFIC MARITIME

Le trafic maritime a une incidence directe sur les résultats financiers et sur l'exploitation de l'Administration. Le trafic varie mensuellement au cours de l'année. Durant le premier trimestre de l'année, qui sont des mois d'hiver, le trafic et le nombre d'affectations sont au minimum. Les itinéraires des navires se terminent dans le port de Montréal, puisque la voie maritime du Saint-Laurent est fermée à la circulation. Le quatrième trimestre est la période la plus achalandée.

NOMBRE D'AFFECTATIONS PAR TRIMESTRE

	2004	%
1er trimestre	3 689	18,0 %
2e trimestre	4 983	24,4 %
3e trimestre	5 354	26,2 %
4e trimestre	6 413	31,4 %

Puisque certaines charges sont, par nature, fixes, la variation du trafic est un facteur important dans la planification des entrées de fonds pour satisfaire aux obligations financières.

L'Administration n'a aucun contrôle sur le trafic, lequel est influencé par plusieurs facteurs dont voici les principaux :

- Les conditions climatiques
  Les variations de température plus clémente et les hivers plus rigoureux ont une influence sur les coûts et l'activité de pilotage.

- La valeur du dollar canadien
  La variation du taux de change est un facteur qui affecte le niveau des importations et des exportations et, du même souffle, l'activité maritime.

- L'inflation et le taux d'intérêt
  Ces deux facteurs économiques ont un impact sur le prix des produits et sur le commerce international dont le trafic maritime est tributaire.

- La concurrence des autres modes de transport
  Le coût du transport et la rapidité sont des facteurs importants pour les utilisateurs et les autres moyens de transport sont compétitifs à ces égards.

- La concurrence des États-Unis
  Le coût des services de pilotage n'est qu'un des coûts que doivent encourir les transporteurs. Les ports de la côte Est des États-Unis et du golfe du Mexique livrent une vive concurrence au couloir du Saint-Laurent.

Perspective 2005

NÉGOCIATIONS

Au cours de l'année 2004, des négociations ont eu lieu avec les employés du centre d'affectation, les matelots et les employés de bureau afin de renouveler la convention collective qui a pris fin le 30 juin 2004. Les négociations n'ayant pas permis d'en arriver à une entente, les parties auront recours en 2005 à un conciliateur nommé par le ministre du travail.

VÉRIFICATION INTERNE

Vu les récents scandales financiers qui ont eu lieu dans le monde au cours des dernières années, le Secrétariat du conseil du Trésor n'a pas accordé à l'Administration qu'elle obtienne une exemption à faire effectuer des vérifications interne. Par conséquent, l'Administration commencera en 2005 un programme de vérification interne.

RECOMMANDATIONS MINISTÉRIELLES

Des modifications réglementaires relativement aux navires canadiens assujettis au pilotage obligatoire seront publiées en 2005. Les conclusions de l'étude de risques actuellement en cours sur les situations nécessitant l'utilisation d'un deuxième pilote seront connues en 2005.

AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'Administration prévoit terminer l'année 2005 avec une perte de l'ordre de 1 000 000 $. L'augmentation tarifaire demandée pour être effective le 1er janvier 2005 comprenait une charge d'accostage pour les navires accostant au mur ou à l'écluse de Saint-Lambert. L'Office des transports du Canada n'a pas autorisé l'implantation de cette charge. Le manque à gagner sera donc d'environ 300 000$ supérieur à ce qui avait été prévu.

La Cour fédérale a maintenu la décision arbitrale, accordant une augmentation des honoraires de 8,0 % rétroactive au 1er juillet 2002 à Les pilotes du Saint-Laurent Central inc. Afin de pouvoir redevenir financièrement autonome, l'Administration va publier une augmentation tarifaire de 5,0 % plus une augmentation temporaire de 4,9 % pour être effective au 1er juillet 2005. L'augmentation temporaire servira à rembourser les sommes dues et accumulées depuis le 1er juillet 2002 jusqu'à l'entrée en vigueur du tarif.

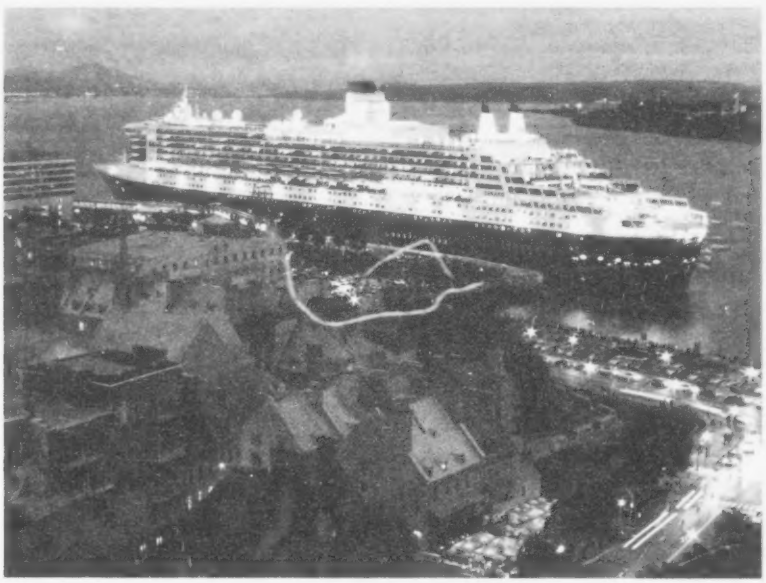
Perspective 2005

Le secrétariat du Conseil du Trésor a demandé à Transports Canada de travailler conjointement avec l'Administration afin de trouver des solutions aux problèmes financiers. Un rapport doit être remis au cours des premiers mois de l'année 2005.

ADMINISTRATION ET EXPLOITATION

Au cours des récentes années, l'Administration a géré ses ressources efficacement tout en maintenant la qualité des services et un haut niveau de satisfaction de sa clientèle. Le plan d'entreprise prévoit poursuivre dans la même direction afin de conserver les acquis et atteindre de plus hauts sommets.

La centralisation des deux centres d'affectation a été réalisée au 1er juillet 2004. La démission de la presque totalité des employés qui travaillait au centre de Québec a eu pour effet de faire perdre à l'Administration une partie de son savoir-faire. Beaucoup d'efforts ont été déployés pour pallier à cette lacune. Ces efforts se poursuivront tout au cours de l'année 2005.



Le navire Queen Mary 2 au port de Québec à l'automne 2004

Rétrospective économique

Cette analyse a pour but de permettre une meilleure compréhension des états financiers qui sont présentés dans les pages suivantes, de fournir des explications relativement aux variations entre les années, et de faire une corrélation avec les budgets qui étaient prévus à l'égard de l'année 2004.

SURVOL FINANCIER

Au cours de l'année 2004, l'Administration a enregistré une perte nette de 3 387 079 $, comparativement à un profit net de 571 940 $ pour 2003, soit une variation défavorable de 3 959 019 $. Quant au budget de 2004, il prévoyait une perte nette de 708 000 $. Des efforts ont été faits afin d'accroître les revenus, et également afin de réduire et/ou de maintenir le niveau des dépenses. Les résultats obtenus en 2004 n'ont pas permis à l'Administration de demeurer financièrement autonome.

La perte de l'année 2004 comprend les coûts relatifs à la décision arbitrale accordant une augmentation de 8,0 % à l'un des groupes de pilotes. Cette augmentation est rétroactive au 1er juillet 2002 et couvre donc une période de 2½ ans en date du 31 décembre 2004. L'Administration avait comptabilisé une réserve de 3 % pour la même période. C'est le différentiel de 5 % qui a été comptabilisé comme dépenses au cours de l'année 2004.

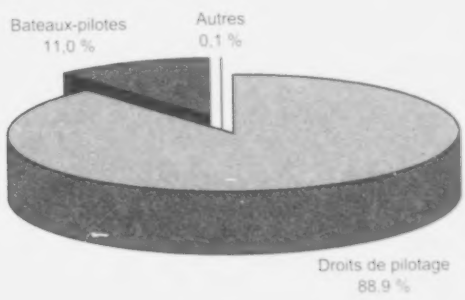
État comparatif des résultats au 31 décembre 2004
($000)

Rétrospective économique

REVENUS

Les revenus se composent principalement de droits de pilotage à l'égard des services de pilotes et de bateaux-pilotes. Un nouveau tarif de droits de pilotage, prévoyant une augmentation de 2,5 %, est entré en vigueur le 1er janvier 2004. Le trafic maritime a augmenté de 4,3 % en 2004 comparativement à l'année précédente. Les dimensions moyennes des navires ainsi que les tirants d'eau moyens sont sensiblement les mêmes qu'en 2003. Ces facteurs combinés ont eu pour effet d'augmenter les revenus de l'ordre de 3 587 949 $ par rapport à 2003.

REVENUS 2004

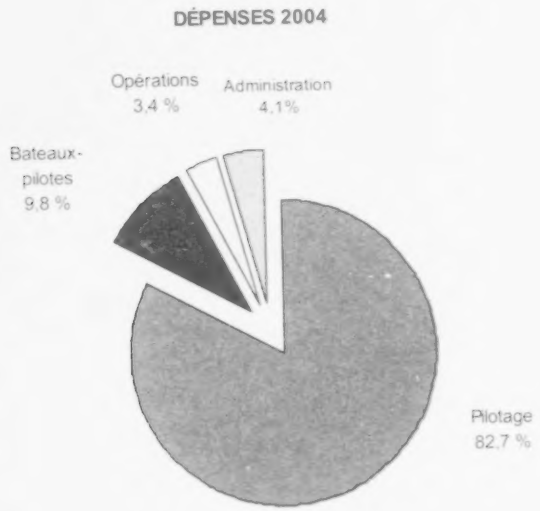


Les revenus relatifs aux services de bateaux-pilotes sont également influencés par le trafic ainsi que par les augmentations des montants facturés aux usagers. Ces revenus représentent le coût du service rendu par l'Administration avec ses bateaux-pilotes ainsi que le coût des services contractés auprès des entreprises privées, plus les frais d'administration relatifs à ces services.

Rétrospective économique

DÉPENSES

La majorité des dépenses de l'Administration se composent des honoraires, des traitements et des prestations des pilotes. Tout comme les revenus, ces dépenses sont directement influencées par le trafic maritime, la dimension des navires et leur tirant d'eau.



La Cour fédérale a maintenu la décision arbitrale qui accorde une augmentation d'honoraires de 8,0 % à l'un des groupes de pilotes rétroactifs au 1er juillet 2002, cette augmentation couvre une période de 2½ ans. L'Administration avait comptabilisé une réserve de 3,0 % pour la même période. Le différentiel de 5,0 % a été comptabilisé en 2004 ce qui a eu pour effet d'accroître le niveau de ces dépenses.

Rétrospective économique

EMPRUNTS

Le financement du bateau-pilote Charlevoix est le seul emprunt en cours. Ce bateau est en opération à la station de pilotage située à Les Escoumins. Les revenus nécessaires au remboursement de cet emprunt proviennent d'une surcharge facturée aux usagers qui utilisent les services des bateaux-pilotes.

Nous apercevons ici deux des bateaux-pilotes de l'Administration qui opèrent à la station de pilotage située à Les Escoumins.

État comparatif et statistiques

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE (en milliers de dollars)

	2004	2003	2002	2001	2000
Revenus					
Droits de pilotage	**45 639 $**	42 131 $	41 747 $	36 379 $	36 479 $
Bateaux-pilotes	**5 643**	5 165	4 900	4 691	4 675
Autres	**53**	451	87	45	193
TOTAL	**51 335**	47 747	46 734	41 115	41 347
Dépenses					
Honoraires, traitements et Prestations des pilotes	**45 259**	38 435	37 380	32 973	33 741
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	**5 350**	4 742	4 674	4 377	4 392
Opération et administration	**4 113**	3 998	4 268	3 925	3 584
TOTAL	**54 722**	47 175	46 322	41 275	41 717
Profit (perte) net	**(3 387) $**	572 $	412 $	(160)$	(370)$
Fonds de roulement	**(4 319)$**	(1 163)$	(1 829)$	(2 243)$	(3 761)$
Ressources humaines					
Direction	**3**	3	3	3	3
Administration	**10**	11	11	12	12
Affectations	**17**	17	18	18	18
Employés de navire	**12**	12	12	12	12
Pilotes employés	**9**	9	9	9	8
Pilotes entrepreneurs (brevets actifs – années personnes)	**161**	164	164	168	165
Statistiques					
Nombre d'affectations	**20 439**	**19 599**	19 149	18 655	20 713
Nombre d'événements maritimes*	**20**	**14**	31	22	26
Détenteurs de certificats de pilotage	**7**	**7**	7	7	7

*Compilation de tous les événements maritimes rapportés avec ou sans dommages

La sécurité et les événements maritimes

La sécurité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent est l'objectif premier de l'Administration et de son système de pilotage. Ce dernier doit être efficace et économique tout en répondant aux besoins des utilisateurs.

Au cours de 2004, aucun accident majeur causé par une défaillance du système de pilotage n'a été déploré. Certains événements maritimes tels que heurts avec un quai ou d'autres équipements portuaires ont été rapportés et consignés. Le nombre d'événements représente moins de 1 % de l'ensemble des missions de pilotage durant l'année. La compétence des pilotes, le programme de formation continue et la qualité des équipements de navigation contribuent à l'efficacité, à la qualité et au degré d'excellence de la sécurité maritime dont nous sommes fiers.

ÉVÉNEMENTS	2004	2003
Talonnage	0	0
Abordage avec la berge	0	0
Heurts avec des équipements portuaires	0	3
Heurts avec le quai	7	8
Abordage avec un navire	2	1
Heurts avec un pont	0	0
Collision avec une bouée	1	1
Échouement	3	1
Autres	7	0
Total	20	14

L'administration

L'Administration de pilotage des Laurentides a été établie le 1er février 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, Statuts du Canada 1970-71-72, chapitre 52.

L'Administration de pilotage des Laurentides a le mandat d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes sises dans la province de Québec et eaux limitrophes au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert, à l'exception des eaux de la baie des Chaleurs au sud du cap d'Espoir.

Pour atteindre ses objectifs, des règlements généraux ont été promulgués par l'Administration, principalement en rapport à :

1. l'établissement des zones de pilotage obligatoire;
2. la prescription des navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire;
3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
4. la prescription des tarifs de droit de pilotage.

De plus, tous les règlements déjà établis sont modifiés occasionnellement pour les adapter aux nouvelles circonstances et à l'évolution des services qu'elle se doit de rendre.

L'Administration de pilotage des Laurentides doit aussi prescrire des tarifs de droits de pilotage équitables et raisonnables et suffisants pour lui permettre le financement autonome de son exploitation.

Conseil d'administration, secrétariat corporatif et direction

Conseil d'administration

Gilles Champagne
Président du conseil
Au centre sur la photo

Jean-Louis Dufour
Pilote
Corporation des pilotes du Bas St-Laurent
1er à gauche sur la photo

Capt. Rosaire Desgagnés
Retraité
2e à gauche sur la photo

Anne Carrier
Présidente
Anne Carrier Architectes
3e à gauche sur la photo

Daniel Falaise
Directeur
Développement de marchés
Logistec Arrimage inc.
5e à gauche sur la photo

Gilles Denis
Pilote
Pilote du St-Laurent central inc.
6e à gauche sur la photo

Clément Gaudreau
Lieutenant colonel
Retraité
7e à gauche sur la photo

Secrétariat corporatif et direction

Jean-Claude Michaud
Premier dirigeant

Yvon Martel
Directeur des services administratifs

Denys Pouliot
Directeur à l'exploitation

Mario Saint-Pierre, LL.M.
Secrétaire corporatif et conseiller juridique

ÉNONCÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration de pilotage des Laurentides est chargée d'assurer la préparation et la présentation équitable des états financiers, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, et des autres renseignements contenus dans le rapport annuel. Cette responsabilité implique la sélection de principes comptables appropriés et la capacité de faire preuve de jugement dans l'établissement d'estimations raisonnables. L'Information financière fournie ailleurs dans le rapport annuel est conforme aux renseignements contenus dans les états financiers.

La direction maintient des livres comptables et un contrôle de la finance et de la gestion de même que des systèmes d'information et pratiques de gestion conçus de manière à fournir un degré raisonnable de certitude que l'information financière est exacte et fiable et qu'elle est fournie dans les délais prescrits. Ces systèmes et pratiques fournissent un degré raisonnable de certitude que les biens de la société sont comptabilisés et protégés adéquatement, que ses ressources sont gérées de façon économique et efficiente dans le but d'atteindre les objectifs de la société et que cette dernière fonctionne efficacement. Ces systèmes et pratiques sont également conçus pour fournir un degré raisonnable de certitude que les transactions s'effectuent en conformité avec la *Loi sur le pilotage*, la *Loi sur la gestion des finances publiques* et les règlements s'y rapportant, et les règlements et politiques de l'Administration.

Le conseil d'administration est composé d'administrateurs qui ne sont pas des employés de l'Administration. Le conseil d'administration est chargé d'assurer que la direction assume ses responsabilités en matière de rapports financiers et de contrôle interne. Le Comité de vérification surveille les systèmes de contrôle interne de la comptabilité et de l'administration. Le Comité rencontre la direction et les vérificateurs pour déterminer si chacun remplit ses responsabilités et pour faire la vérification des états financiers. Les états financiers sont révisés et approuvés par le conseil d'administration sur la recommandation du Comité de vérification.

Le vérificateur externe, soit la vérificatrice générale du Canada, qui est nommé au poste de vérificateur en vertu de la *Loi sur le pilotage*, a effectué la vérification des états financiers conformément aux normes canadiennes de vérification généralement reconnues. Dans son rapport, elle décrit la nature de la vérification et exprime son opinion sur les états financiers de l'entité.

Jean-Claude Michaud
Premier dirigeant

Yvon Martel
Directeur des services administratifs

Montréal, Canada
Le 14 février 2005

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Laurentides au 31 décembre 2004 et les états des résultats et du déficit accumulé et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2004 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada

Nancy Y. Cheng, FCA
vérificatrice générale adjointe

Ottawa, Canada
Le 14 février 2005

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Bilan
au 31 décembre

	2004	2003
Actif		
À court terme		
Encaisse	-- $	681 501 $
Débiteurs	10 399 109	7 515 858
	10 399 109	8 197 359
À long terme		
Immobilisations corporelles (note 4)	1 864 928	2 231 094
	1 864 928	2 231 094
Total de l'actif	12 264 037 $	10 428 453 $
Passif		
À court terme		
Dette bancaire et découvert bancaire (note 5)	1 427 017 $	-- $
Tranche de l'emprunt bancaire échéant à moins d'un an (note 6)	171 116	160 167
Créditeurs	13 119 865	9 199 823
	14 717 998	9 359 990
À long terme		
Provision pour avantages sociaux futurs (note 7)	802 471	767 589
Emprunt bancaire (note 6)	1 195 152	1 365 379
	1 997 623	2 132 968
Total du passif	16 715 621	11 492 958
Avoir du Canada		
Capital d'apport	2 479 154	2 479 154
Déficit accumulé (note 3)	(6 930 738)	(3 543 659)
	(4 451 584)	(1 064 505)
Total du passif et de l'avoir du Canada	12 264 037 $	10 428 453 $

Éventualités et engagements (note 8 et 9)
Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

Approuvé par le Conseil d'administration :

GILLES CHAMPAGNE
Membre et président du Conseil

CLÉMENT GAUDREAU
Membre et président du comité de vérification

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

État des résultats et du déficit accumulé pour l'exercice terminé le 31 décembre

	2004	2003
Revenus		
Droit de pilotage	**51 282 151 $**	47 296 400 $
Autres revenus	**52 942**	450 744
	51 335 093	47 747 144
Dépenses		
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	**45 259 182**	38 434 934
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes (note 6)	**5 349 684**	4 742 261
Salaires et avantages du personnel	**2 487 526**	2 373 576
Services professionnels et spéciaux	**753 484**	878 935
Loyers	**214 589**	234 707
Services publics, fournitures et approvisionnements	**124 163**	94 945
Transports, déplacements et frais d'accueil	**101 802**	72 996
Communications	**71 797**	58 296
Entretien	**36 723**	30 648
Frais financiers	**10 927**	17 786
Autres dépenses	**312 295**	236 120
	54 722 172	47 175 204
(Perte nette) profit net pour l'exercice	**(3 387 079)**	571 940
Déficit accumulé au début de l'exercice	**(3 543 659)**	(4 115 599)
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	**(6 930 738) $**	(3 543 659)$

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

État des flux de trésorerie
pour l'exercice terminé le 31 décembre

	2004	2003
Activités d'exploitation		
(Perte nette) profit net pour l'exercice	**(3 387 079) $**	571 940 $
Éléments hors caisse :		
Amortissement	**499 154**	408 256
Augmentation de la provision pour avantages sociaux futurs	**34 882**	7 559
	(2 853 043)	987 755
(Augmentation) diminution des débiteurs	**(2 883 251)**	684 491
Augmentation des créditeurs	**3 920 042**	1 170 035
	(1 816 252)	2 842 281
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	**(141 043)**	(162 307)
Produit de disposition	**8 055**	--
Activités de financement		
Remboursement de l'emprunt bancaire	**(159 278)**	(148 877)
Encaisse (dette bancaire et découvert bancaire)		
(Diminution) augmentation de l'exercice	**(2 108 518)**	2 531 097
Solde au début de l'exercice	**681 501**	(1 849 596)
Solde à la fin de l'exercice	**(1 427 017) $**	681 501 $
Information supplémentaire		
Intérêts payés	**98 722 $**	113 452 $

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers
du 31 décembre 2004

1. Statut et activités

L'Administration de pilotage des Laurentides, constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*, a pour mission de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans certaines eaux canadiennes sises dans la province de Québec et certaines eaux limitrophes. La loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent permettre le financement autonome des opérations de l'Administration et être équitables et raisonnables. En vertu de la nouvelle *Loi maritime du Canada* sanctionnée le 11 juin 1998 et qui a pour effet de modifier la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a plus recours aux crédits parlementaires.

L'Administration est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'Administration n'est pas mandataire de sa Majesté et elle est exemptée de l'impôt sur le revenu.

2. Principales conventions comptables

Les états financiers de l'Administration de pilotage des Laurentides ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables adoptées pour la préparation des états financiers sont résumées ci-dessous.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration furent comptabilisées à la valeur qui leur a alors été attribuée. Les immobilisations achetées par la suite par l'Administration sont comptabilisées au prix coûtant.

L'amortissement des immobilisations est calculé d'après la méthode de l'amortissement linéaire, à des taux établis selon la durée estimative d'utilisation des biens.

Les durées utiles prévues pour chacune des principales catégories d'immobilisations pour le calcul de l'amortissement sont les suivantes :

Bâtiments	10 ans et 20 ans
Bateaux-pilotes	10 ans et 15 ans
Mobilier et agencement	10 ans
Matériel de communication	5 ans
Matériel informatique	3 ans et 5 ans
Installations d'embarquement	15 ans et 20 ans
Améliorations à un quai	15 ans

Capital d'apport

La valeur attribuée aux immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration et le coût net des immobilisations qui ont été financées par crédits parlementaires sont comptabilisés à titre de capital d'apport.

Régime de retraite

Les salariés participent au Régime de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Ce Régime offre des prestations fondées sur le nombre d'années de service et sur le salaire moyen en fin de carrière. Les prestations sont entièrement indexées en fonction de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation. Les cotisations au Régime versées par l'Administration représentent le coût total des cotisations de l'employeur. Le montant est fondé actuellement sur un multiple des cotisations exigées des salariés, et il pourrait être modifié au fil du temps selon la situation financière du Régime. Les cotisations représentent la totalité des obligations de l'Administration découlant du Régime et elles sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les services sont rendus. L'Administration n'est pas tenue actuellement de verser des cotisations pour combler les insuffisances actuarielles du Régime de retraite de la fonction publique.

Autres avantages sociaux futurs

Les employés ont droit à des indemnités de départ tel que le prévoient les conventions collectives et les conditions d'emploi. Le coût de ces indemnités est imputé aux résultats de l'exercice au cours duquel elles sont gagnées par les employés. La direction utilise des hypothèses et ses meilleures estimations pour calculer la valeur de l'obligation au titre des indemnités de départ. Notamment, la direction assume que les employés travailleront pour l'Administration jusqu'à leur date respective d'éligibilité à la retraite. Ces indemnités constituent pour l'Administration la seule obligation de cette nature dont le règlement entraînera des paiements au cours des prochains exercices.

Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les actifs et passifs présentés et sur la présentation d'actifs et de passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que sur les montants des revenus et des dépenses déclarés dans les exercices visés. Les principaux éléments susceptibles de faire l'objet d'estimations sont la durée de vie utile des immobilisations corporelles ainsi que le passif relié aux avantages sociaux futurs et aux éventualités. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers (suite)
du 31 décembre 2004

3. Autonomie financière

Le déficit accumulé au 31 décembre 2004 s'élève à 6 930 738 $. Lors de l'approbation du Plan d'entreprise 2004-2008 de l'Administration, le Conseil du Trésor a demandé à Transports Canada de lui soumettre une stratégie visant à garantir l'autonomie financière future de l'Administration, élaborée en collaboration avec cette dernière. Cette stratégie devrait permettre à l'Administration de continuer à se conformer à la *Loi sur le pilotage* qui exige le financement autonome des opérations et qui ne permet pas le recours à des crédits parlementaires. En attente de cette stratégie, le Plan d'entreprise 2005-2009 n'a pas encore été approuvé par le Conseil du Trésor et le gouverneur en conseil.

4. Immobilisations corporelles

	2004			2003		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Terrains	9 300 $	-- $	9 300 $	9 300 $	-- $	9 300 $
Bâtiments	120 037	60 239	59 798	128 852	61 232	67 620
Bateaux-pilotes	2 995 610	1 980 388	1 015 222	2 995 610	1 814 767	1 180 843
Mobilier et Agencement	152 800	77 705	75 095	170 480	140 856	29 624
Matériel de Communication	53 390	43 713	9 677	65 489	54 131	11 358
Matériel Informatique	1 347 510	982 765	364 745	1 324 581	788 516	536 065
Installations d'embarquement	99 165	92 073	7 092	99 165	91 679	7 486
Améliorations à Un quai	1 090 318	766 319	323 999	1 090 318	701 520	388 798
	5 868 130 $	4 003 202 $	1 864 928 $	5 883 795 $	3 652 701 $	2 231 094 $

L'amortissement pour l'exercice est de 499 154 $ (408 256 $ en 2003).

5. Facilité de crédit

L'Administration a une marge de crédit d'exploitation d'un montant maximum de 2 100 000 $ portant intérêt au taux de base annuel de la banque. La marge de crédit est disponible au besoin et renouvelable annuellement. Au 31 décembre 2004, l'Administration utilisait un montant de 923 000 $ (nil en 2003). Ce montant est présenté au bilan sous la rubrique dette bancaire et découvert bancaire.

6. Emprunt bancaire

	2004	2003
Emprunt pour financer l'acquisition d'un bateau-pilote échéant en 2008, portant intérêt au taux de 6,54 % dont les remboursements de capital sont calculés sur une base d'amortissement de 10 ans, garanti par une hypothèque maritime de premier rang sur un bateau-pilote d'une valeur nette comptable de 959 505 $. (1 119 341 $ en 2003)	**1 366 268 $**	1 525 546 $
Moins : tranche échéant à moins d'un an	**171 116**	160 167
	1 195 152 $	1 365 379 $

Au 31 décembre, les versements sur le capital de cet emprunt au cours des prochains exercices s'établissent comme suit :

2004	--	160 167
2005	**171 116**	170 227
2006	**181 699**	181 699
2007	**193 945**	193 945
2008	**819 508**	819 508
	1 366 268 $	1 525 546 $

Les frais d'intérêts de 95 202 $ (105 603 $ en 2003) afférents à l'emprunt bancaire pour le financement d'un bateau-pilote sont comptabilisés au poste «Coût d'exploitation des bateaux-pilotes ».

7. Avantages sociaux futurs

Régime de retraite

Le Régime de retraite de la fonction publique a exigé que l'Administration verse des cotisations au Régime. L'Administration contribue 2,14 $ (2,14 $ en 2003) pour chaque dollar contribué par les employés. Si le salaire annuel d'un employé est supérieur à 105 900 $ (100 100 $ en 2003), la portion du salaire au-dessus de ce montant est sujet à une contribution de l'employeur de 7,90 $ (15,00 $ en 2003) pour chaque dollar contribué par l'employé. Les cotisations de l'exercice au Régime étaient les suivantes :

	2004	2003
Administration	303 939 $	376 010 $
Employés	143 973 $	148 737 $

Autres avantages sociaux futurs

L'Administration paie des indemnités de départ à ses employés fondées sur les années de service, les congés de maladie accumulés et le salaire en fin d'emploi. Ce régime n'étant pas provisionné, il ne détient aucun actif et présente un déficit égal à l'obligation au titre des indemnités constituées. À la date du bilan, les renseignements utiles à l'égard de ce régime sont les suivants :

	2004	2003
Obligations au titre des indemnités constituées au début de l'exercice	1 015 502 $	923 159 $
Coût des services rendus au cours de l'exercice	131 814	203 858
Indemnités versées au cours de l'exercice	(182 654)	(111 515)
Obligation au titre des indemnités constituées à la fin de l'exercice	964 662 $	1 015 502 $
Portion à court terme (incluse dans les créditeurs)	162 191 $	247 913 $
Portion à long terme	802 471	767 589
	964 662 $	1 015 502 $

8. Éventualités

a) L'Administration a fait parvenir à l'un de ses clients une réclamation pour des droits de pilotage en vertu de l'article 44 de la *Loi sur le pilotage*. Alors qu'un navire était assujetti au pilotage obligatoire, il a transité sans être sous la conduite d'un pilote breveté ou d'un titulaire de certificat de pilotage. D'une part, l'Administration a réclamé des revenus de pilotage de l'ordre de 1 600 000 $ (excluant les taxes) pour une période de 15 ans. La Cour a rendu sa décision en 2004. Le client ainsi que l'Administration ont porté cette décision en appel. La cause devrait être entendue au cours de l'année 2005.

D'autre part, l'un des fournisseurs de service de pilotage a réclamé à l'Administration des honoraires relativement à cette situation en vertu de son contrat. La réclamation couvre une période d'environ 15 ans et représente une somme d'environ 673 000 $. La cause sera entendue en arbitrage au cours de l'année 2005.

Il existe une possibilité que la période accordée par la Cour et celle accordée au fournisseur de service par un arbitre soit différente. Dans un tel cas, il pourrait y avoir un avantage ou un désavantage financier pour l'Administration. L'issue finale de cette situation ne peut être déterminée pour le moment. Les effets sur les droits de pilotage et sur les honoraires des pilotes seront pris en compte dans l'exercice au cours duquel cette situation sera réglée.

b) Dans le cours normal de ses activités, l'Administration est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. La direction estime que ces actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration. Aucune provision n'a été prise en compte à cet égard.

9. Engagements

Les paiements minimums exigibles en vertu d'un contrat de location-exploitation pour la location de locaux sont les suivants :

2005	191 550 $
2006	194 000
2007	196 523
2008	199 122
2009 à 2014	1 129 429

Au cours de l'exercice 2000, l'Administration a signé un contrat pour la location d'un bateau-pilote qui a été livré au printemps 2001. Le contrat de location est d'une durée de sept ans, de mai 2001 à avril 2008. Les mensualités sont de 29 121 $. Les paiements minimums exigibles en vertu de ce contrat sont les suivants :

2005	349 455 $
2006	349 455
2007	349 455
2008	116 485
	1 164 850 $

10. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée en termes de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités, aux mêmes conditions que celles conclues avec des parties non apparentées.

11. Juste valeur des instruments financiers

Les opérations reliées aux débiteurs et aux créditeurs sont effectuées dans le cours normal des affaires. La valeur aux livres de chacun de ces postes se rapproche de leur juste valeur, car leur échéance est à court terme. Il n'y a pas de concentration des débiteurs. Par conséquent, le risque de crédit est faible.

Au 31 décembre 2004, la juste valeur de l'emprunt bancaire est estimée à 1 434 534 $ (1 606 020 $ au 31 décembre 2003), alors que la valeur aux livres est de 1 366 268 $ (1 525 546 $ au 31 décembre 2003). L'estimé est fondé sur l'actualisation des versements futurs en capital aux taux d'intérêt consenti pour des emprunts similaires.